LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMts — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER . — 20 fr. | ETRANGER. — 40 fr.

11 Octobre 1902. — N° 213.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr
ENCARTAGE. . . . . 500 fr

(Cliché Branger-Doyé.)

LE GENDARME EST SANS PITIÉ !

Dimanche dernier, devait se disputer, à Gaillon, la seconde manche du meeting de côte, dont la première avait eu Château-Thierry pour théâtre. Au dernier moment, sur ordre du préfet de l'Eure, la gendarmerie de Louviers est venue interdire la course. Les braves gendarmes, n'écoutant que leur consigne, ont été sourds à toute supplication. *(Voir l'article, page 677.)*

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voir dans notre prochain numéro :

La Course de Marathon,
Par André Foucault.

La réouverture d'Auteuil.

Le Prix du Tsar à Compiègne,
par Franc-Picard.

La Course de Gaillon,
par Georges Prade.

Un nouveau stayer : Tommy-Hall.

Un Concours de Tourisme.

etc., etc...

✤

Rappelons que nos abonnés ont droit à :

1° Un carton protecteur
permettant de conserver les derniers numéros de la Vie au Grand Air : *inscription en lettres d'or, ferrures en cuivre,* **valeur 3 fr.** *(pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Étranger).*

2° Une carte routière de la France
1m,30 × 1m,60, établie à l'échelle du 1/800.000e, **valeur 4 fr.** *(pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Étranger).*

3° Un abonnement de 3 mois à « Femina »,
la revue idéale de la femme et de la jeune fille, magnifique magazine, illustré de 50 simili-gravures sur papier couché, très joli cadeau que nos abonnés pourront offrir à leurs femme, mère, fille, sœur ou amies, **valeur 3 fr.** *(pour le port et l'enchemisage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Etranger).*

4° Dix lignes dans les Petites Annonces,
à prendre dans le cours de l'abonnement, ce qui constitue le meilleur moyen de vendre, acheter ou échanger tout objet de sport, **valeur 10 fr.**

5° 5 0/0 de remise
sur tous les livres de sport et les primes sportives vendus dans nos Bureaux.

6° Les numéros exceptionnels
édités par la Vie au Grand Air, *chaque année, et qui n'ont pas été moindres de deux par an jusqu'à ce jour,* **valeur minima 1 fr. 50.**

Notre abonnement est donc, en réalité, plus que remboursé, puisque la valeur totale des primes dépasse 20 francs, alors que l'abonnement ne coûte que 14 francs pour Paris et 15 francs pour les départements.

✤

Nous recommandons à nos lecteurs qui veulent se tenir au courant des dernières nouvelles de l'automobile et du cycle la lecture de l'*Auto-Vélo*, le plus documenté et le plus tuyauté des journaux sportifs quotidiens.

✤

Toutes les femmes élégantes lisent

Femina

la revue idéale de la femme et de la jeune fille.

Envoi franco d'un numéro contre 60 centimes.

LES ÉDITEURS.

« Les Grands Yachts Français »

VI (1)

LA « BACCHANTE »

Nous continuons la série des grands yachts français par la Bacchante, *le beau yacht de M. Henri Menier, auquel nous devons les très jolies photographies qui illustrent notre article.*

✤ ✤ ✤

Le guidon de M. Henri Menier.

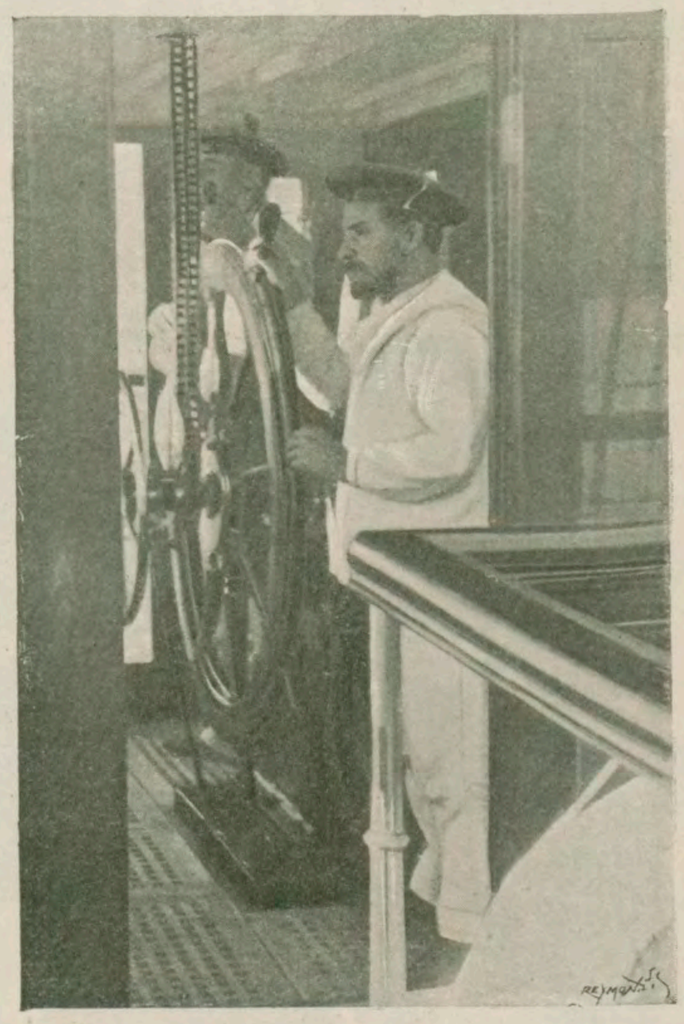
CONSTRUIT en 1891, à Leith, dans les chantiers Ramage et Ferguson, ce yacht portait le nom de *Zaria* lorsque M. Henri Menier s'en rendit acquéreur vers la fin de 1897, pour remplacer la *Velléda* qu'il trouvait insuffisante — malgré son respectable tonnage — pour les longs voyages qu'il se proposait d'accomplir.

La *Bacchante* est un superbe yacht auxiliaire, mesurant 69 mètres de longueur totale, 54 m. 70 à la flottaison, 10 m. 05 de largeur et 5 m. 50 de creux sur quille; avec les additions faites, il jauge plus de 1000 tonnes. Il est bordé en bois de teck de 14 centimètres d'épaisseur, avec membrures en acier et un blindage intérieur sur plus de la moitié de sa coque, qui est divisée en cinq compartiments étanches et doublée en cuivre; tous les boulons de la coque, le brion, l'étambot et l'hélice sont en bronze dur. La nature des matériaux employés dans la construction de ce yacht lui assure une durée qu'aucun navire n'a pu atteindre jusqu'à ce jour. Il est classé au Lloyd pour 21 années.

Une puissante machine, dont nous parlerons tout à l'heure, lui assure une vitesse de 13 nœuds, mais c'est surtout un fin voilier et, les feux éteints, il file gaillardement ses 14 nœuds. Son gréement est celui d'un trois-mâts goélette, les mâts ont respectivement les hauteurs suivantes : misaine 31 m. 20, grand mât 34 m. 20, mât d'artimon 36 m. 80, le bout-dehors a 16 m. 60 et peut rentrer sous le gaillard par un système fort ingénieux, étudié par M. Henri Menier; la surface de voilure est de 1200 mètres carrés; la cheminée est télescopique pour permettre d'établir la grand'voile.

Nous allons maintenant visiter ce beau navire dans toutes ses parties.

A l'avant, se trouve un gaillard sur lequel sont installés le cabestan à vapeur et les mouilleurs d'ancre, ainsi que la sirène et un projecteur électrique qui peut se transporter d'un bord sur l'autre au moyen d'un rail. Sous ce gaillard, nous trouvons la cuisine, la salle de bain et les water-closets de l'équipage, la pharmacie, l'infirmerie avec ses lits à roulis, le poste des maîtres et, au centre, le guindeau à vapeur.



Le poste du timonier à bord de la *Bacchante*.

Descendons à l'intérieur : voici, sous le premier pont et toujours à l'avant, un vaste poste d'équipage pour 55 hommes, puis, sous le second pont, les cambuses, la lampisterie, la soute aux voiles, le magasin général et au-dessous, dans les fonds, les barriques de vin de l'équipage soigneusement arrimées et

La manœuvre à bord de la *Bacchante*.
A serrer la brigantine!

(1) Voir les numéros 55, 77, 79, 82, 121 et 131

dont le nombre respectable prouve que si les marins ont la passion de l'eau, ce n'est certainement pas de celle qui se boit.

Une cloison étanche sépare cette partie du navire du logement des officiers, qui se compose de sept chambres, ouvrant sur un grand carré lambrissé en acajou.

Entre le carré des officiers et le compartiment des machines, se trouvent, dans l'entrepont, les appartements du propriétaire et les offices, puis, au-dessous, les caisses à eau d'une contenance de 25 tonnes, les chambres frigorifiques, les caves à vin et les armoires à provisions.

L'appartement particulier de M. H. Menier comprend une grande chambre Louis XVI, avec un cabinet de toilette du même style, garnis de très beaux meubles anciens qui donnent à cet ensemble un cachet fort artistique. Le grand lit de milieu est à roulis, mais d'un système nouveau qui mérite une description détaillée: pour en assurer la stabilité, il possède un lest en plomb de 600 kilogrammes placé dans le fond de la partie oscillante, qui se meut dans le cadre du lit, lequel reste fixe; il ne fallait pas songer, pour arrêter les mouvements de cette masse énorme emportée par le roulis, à la verrouiller simplement, car, en immobilisant le système d'un seul coup, on aurait brisé toutes les attaches; un ensemble d'amortisseurs progressifs diminue les oscillations peu à peu et, quand elles sont arrêtées, verrouille le tout; en appuyant sur un simple bouton, on met en marche un moteur électrique qui fait fonctionner ces amortisseurs et peut ensuite, en inversant sa marche, leur rendre leur liberté.

La *Bacchante*, yacht auxiliaire de 1000 tx, à M. Henri Menier.

Entre les aménagements dont nous venons de parler, situés à l'avant du yacht, et ceux de l'arrière reliés aux premiers par une coursive, se trouve le compartiment des chaudières et machines.

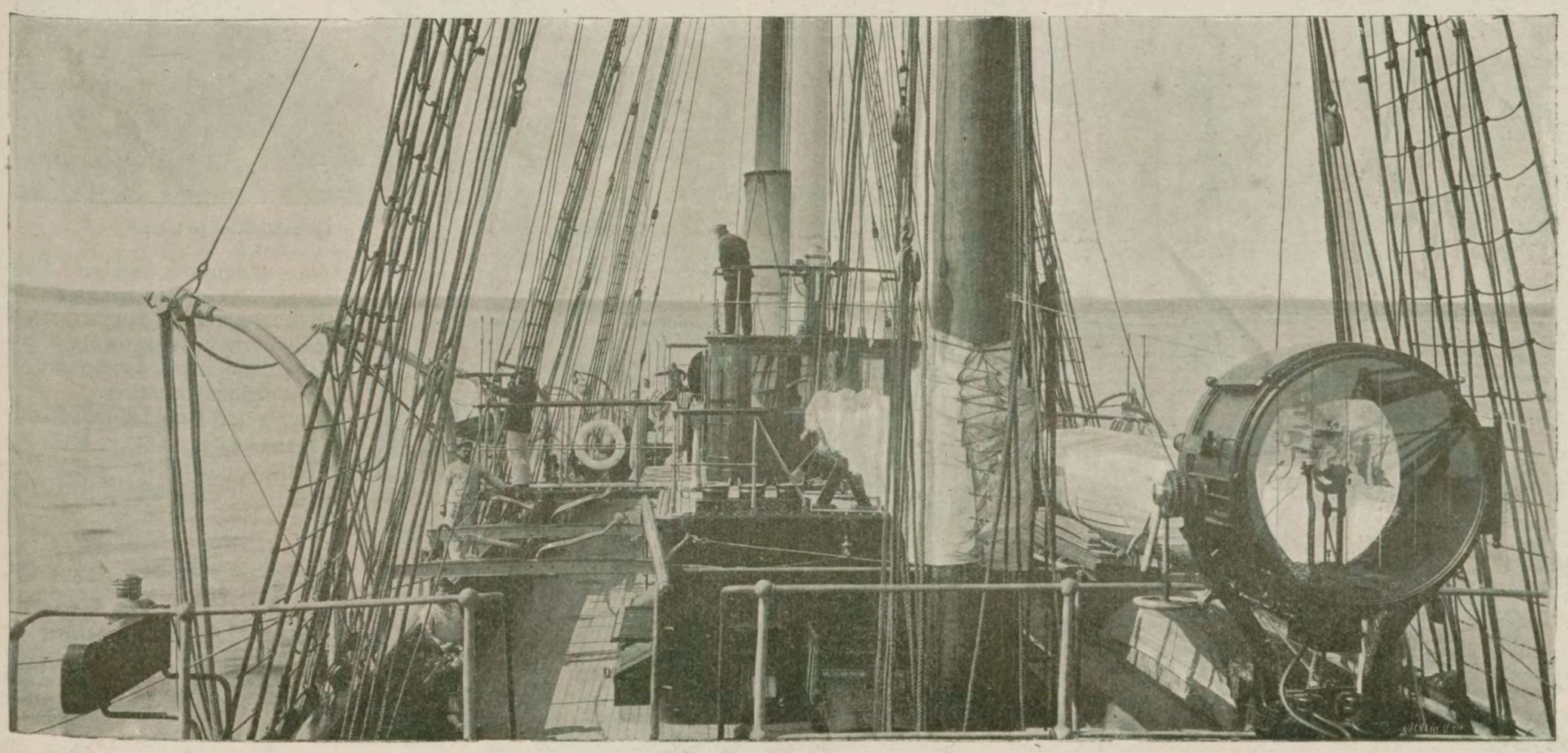
La machine est à triple expansion et développe 1 200 chevaux; elle est alimentée par deux chaudières marines timbrées à 10 kilogrammes. Une chaudière Niclausse alimente les nombreuses machines auxiliaires.

Le condenseur est indépendant, ainsi que les pompes à air et à circulation.

Dans la chambre des machines, nous voyons un groupe électrogène de Laval de 30 chevaux, et un autre de 10 chevaux qui alimente les cinq cents lampes électriques du navire, ainsi que les pompes à eau douce et les ventilateurs.

A la suite, se trouvent les accumulateurs électriques et une machine à glace à acide carbonique liquide, fournissant 75 kilogrammes de glace à l'heure. Cette machine envoie le liquide incongelable dans les grandes chambres froides, où se fait la congélation des vivres pour un mois et demi de navigation.

En arrière des cloisons étanches des machines, et faisant suite à la coursive latérale, nous rencontrons une salle à manger en chêne poli avec incrustations de faïences, un grand salon en acajou, la bibliothèque et plusieurs chambres d'amis, ainsi que les postes des maîtres d'hôtel, les salles de bain, etc. On



Une vue sur le pont de la *Bacchante*.

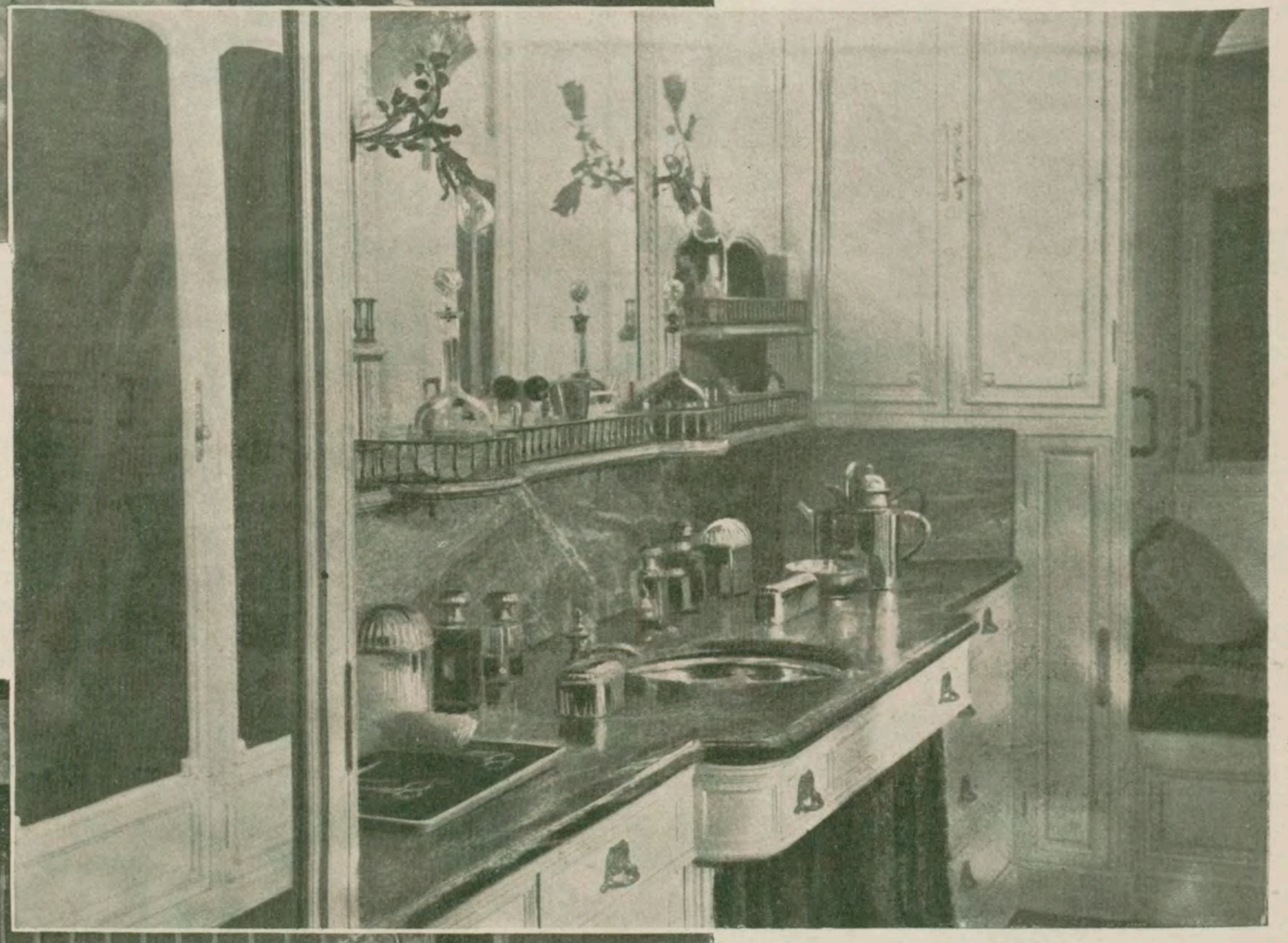
Le fumoir.

accède également à cette partie des aménagements intérieurs par un escalier situé dans le rouf arrière.

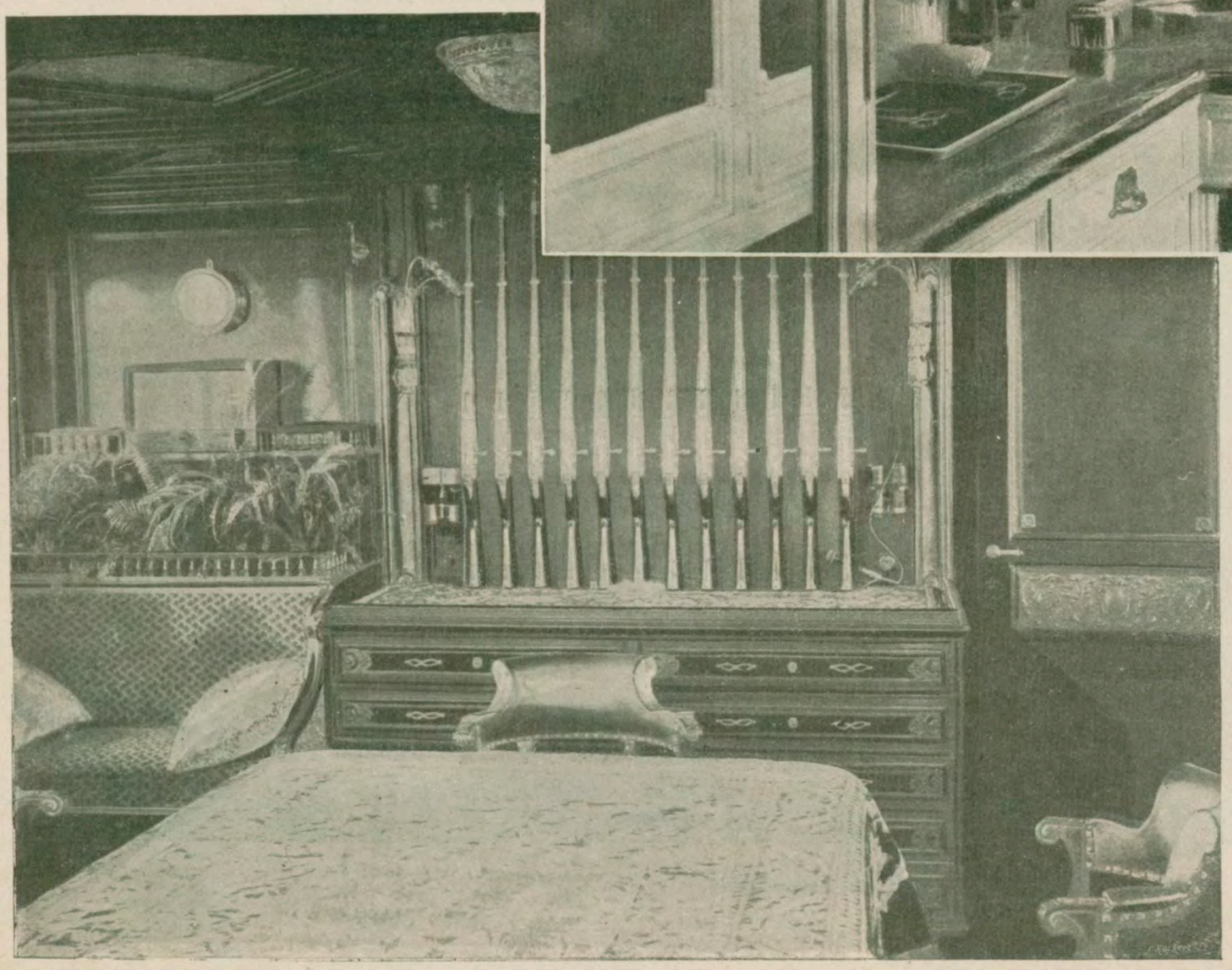
Un autre rouf placé à l'avant contient la chambre des cartes, une salle à manger et la cuisine du propriétaire. Au-dessus, se trouve la passerelle avec la timonerie, comprenant la barre à vapeur et les combinateurs de feux de signaux et de signaux de mâts.

Tel est, dans son ensemble, ce superbe yacht à bord duquel M. Henri Menier a déjà traversé plusieurs fois l'Atlantique, car le propriétaire de *Bacchante* a la passion des grands voyages. Ses visites à l'île d'Anticosti — dont il fit l'acquisition il y a quelques années — sont pour lui de simples déplacements de chasse.

Parmi les voyages les plus importants accomplis par M. H. Menier, il convient de citer celui qu'il fit en 1883 à bord de son steam-yacht de 174 tonneaux, *Surirella*, véritable expédition dans les mers du Nord au cours de laquelle il atteignit le 79e degré, par la route du Spitzberg. C'est, on le sait, une latitude que peu de navigateurs purent atteindre par voie de mer, et ceux qui l'ont dépassée ont dû, en général, se servir de traîneaux. Pour s'y rendre, après avoir visité les fjords de la Norwège, il était entré dans le Belsund, avait mouillé à Ijsfjord, vu la terre du Prince-Charles et s'était rendu jusqu'au cap Thordsen, suivant ainsi une route peu fréquentée par les plus passionnés yachtsmen — même anglais. M. Henri Menier dépassa pourtant le 79e degré, en 1886, avec la *Velléda*, accomplissant un voyage qui peut être comparé aux expéditions polaires les plus célèbres ; il atteignit, en effet, le 81e degré de latitude nord et resta



Le cabinet de toilette.



La salle des cartes et le ratelier d'armes.

pendant vingt jours bloqué par les glaces. Pour charmer ses loisirs, le hardi yachtsman fit une chasse acharnée aux phoques, aux morses et aux ours blancs — dont il rapporta de beaux spécimens, ainsi qu'une superbe collection de photographies des régions arctiques.

M. Henri Menier a fait aussi d'intéressants voyages en Méditerranée, visitant les Baléares, Alger, Oran, Tanger, Gibraltar, Barcelone, Port-Vendres et la Corse. Il a également parcouru les ports de la Hollande et, en véritable amateur de tous les sports, il fit un beau jour une fructueuse campagne de pêche sur les côtes de Norvège, où il avait loué le droit de pêcher le saumon dans certaines rivières où le poisson abonde. Il accomplira bien certainement quelque jour, à bord de la *Bacchante*, le voyage aux Indes et en Chine qu'il ne put, à cause du choléra qui sévissait alors, achever autrefois avec la *Velléda*.

La *Bacchante* bat le guidon du Yacht-Club de France, dont M. Henri Menier est l'un des vice-présidents. Le guidon du propriétaire est bleu, avec les initiales H. M. entrelacées.

HENRI PHILIPPE.

Vengeance de Préfet

LE meeting de côte de l'Auto-Vélo, de la première partie duquel nous donnons plus loin le compte rendu, devait avoir dimanche dernier une deuxième partie, à Gaillon. Le matin même de l'épreuve, alors que des centaines de voitures et des milliers de curieux étaient là, à pied d'œuvre, la nouvelle de l'interdiction de la course parvenait aux organisateurs, que la parole du ministre avait mis en droit de croire que tout irait bien. Petite vengeance d'un fonctionnaire vexé qu'on ait passé par dessus sa tête, mais vengeance qui se joue d'intérêts multiples et qui vont de l'humble ouvrier jusqu'au millionnaire constructeur.

Enfin, ce n'est que partie remise.

Sur la grande place de Gaillon, La foule des chauffeurs et des curieux proteste contre la suppression de la course.

Le favori de l'épreuve, Gabriel, signe la protestation.

Il y a des proverbes menteurs. Celui qui prétend « qu'il vaut mieux s'adresser à Dieu qu'à ses saints » doit être de ces derniers. C'est pour s'y être conformé que les directeurs de l'*Auto-Vélo*, organisateurs du meeting de côte de Gaillon, ont eu dimanche dernier une belle déception, déception qu'ont partagée avec eux trois cents constructeurs, conducteurs ou mécaniciens venus en concurrents et trois mille curieux arrivés pour les juger et les applaudir.

Il est vrai qu'un autre proverbe, latin celui-là, dit *Scripta manent*. C'est à celui-là que nos confrères auraient dû se conformer. Le meeting de côte qui termine la saison automobile se disputait, on le sait, en deux épreuves liées. La première, à Château-Thierry, le 28 septembre, dont nous donnons plus loin le compte rendu, la deuxième à Gaillon,

Pour cette dernière, qui devait primitivement se disputer le 19 octobre, l'autorisation, malgré le visa du maire de Sainte-Barbe, M. Coville, sur la commune duquel se trouve la fameuse côte dite de Gaillon, avait été refusée par le préfet de l'Eure, M. Beverini-Vico.

Nos confrères, désespérant de fléchir le préfet, s'adressèrent à son supérieur hiérarchique, le ministre de l'Intérieur.

En l'absence de celui-ci, ils trouvèrent son fils et secrétaire général, M. Edgard Combes, qui les reçut d'une façon charmante et leur assura que tout irait bien.

— L'autorisation, vous l'avez. Si quelque chose n'allait pas, revenez me voir.

Et, la bouche enfarinée, MM. Desgrange et Georges Prade partirent.

Hélas, ils ne connaissaient pas encore l'administration française, les malheureux. Un simple chef de bureau, en l'occurrence, eut mieux valu que le ministre. Il eut rédigé les papiers officiels, les eut transmis à la signature, et, par voie hiérarchique et officielle, dans un de ces grands plis cachetés qui portent en lettres grasses : *Nécessité de fermer*, alors que parfois ils ne contiennent qu'un faire-part de naissance ou — (authentique!) — la solution d'un concours de *Femina*, il eut transmis au terrible Beverini-Vico la volonté du patron.

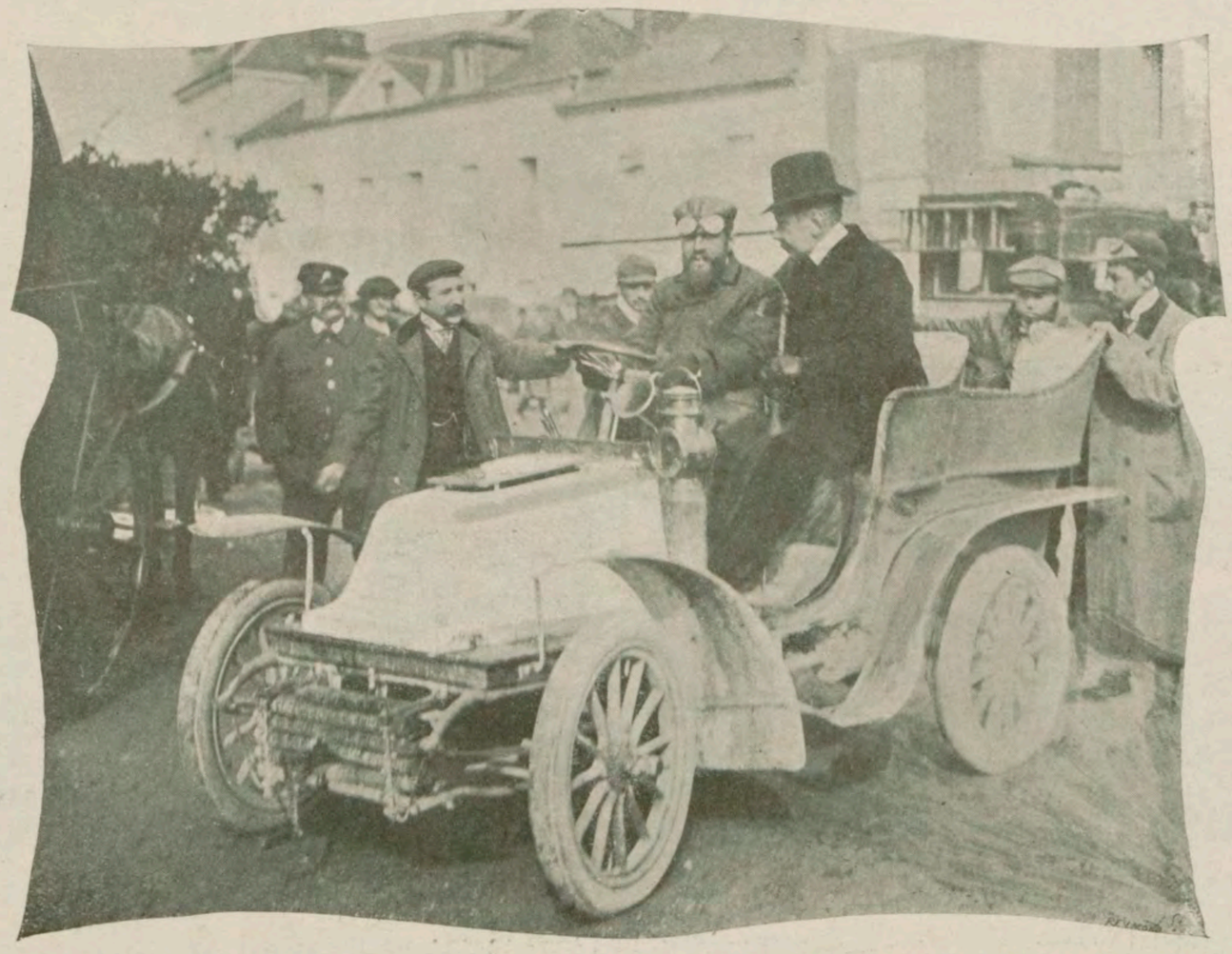
M. Edgard Combes, lui ne fit rien.

Mais M. Beverini-Vico veillait. Beverini est préfet et Vico est Corse. La vengeance d'un préfet corse est terrible ! Aussi se garda-t-il de rien dire.

On avait passé par-dessus sa tête, on verrait bien, et le dimanche matin, alors qu'il était trop tard pour rien faire, tandis que les gendarmes de Gaillon et leur marchis — ordre du ministre de l'Intérieur — que cinquante hommes de ligne de Paris et leur sergent — ordre du ministre de la Guerre — débarrassaient la route pour faire courir la course, les gendarmes de Louviers et leur capitaine se mettaient en travers pour l'empêcher !

Je laisse à penser l'état d'exaspération des milliers de curieux venus de Paris, de Rouen, d'Évreux, des Andelys, d'un peu partout, pour assister à l'épreuve, et dont la plupart avaient passé la nuit à Gaillon ou à Vernon, le désappointement des constructeurs escomptant déjà leurs succès, qui tous ont fait des sacrifices considérables pour mettre à point des voitures et des moteurs en vue de la course et qui voient leur temps et leur argent dépensés en pure perte, la fureur compréhensible des organisateurs auxquels on ne pouvait reprocher que d'avoir eu confiance en une parole ministérielle. Les télégrammes s'échangent avec Paris. On court au ministère. M. Combes est à l'enterrement de Zola, le secrétaire général n'est pas là ; on ne trouve qu'un attaché qui ne peut rien.

Tous les arguments et toutes les supplications viennent se briser contre la consigne de l'officier qui ne connait au-dessus de l'ordre du préfet que l'ordre du ministre. Or, on n'avait aucun ordre écrit à lui montrer. Et pendant que trois mille personnes se morfondent au bas de la côte, MM. Clément, Serpollet, Thellier, le comte de Boury, député de l'arrondissement, cherchent partout dans Evreux un préfet introuvable qui devait, au fond de son cabinet, savourer nue vengeance aussi délicieuse que les fameux merles de son pays. M. V.



Le comte de Boury, député se rend à Evreux, conduit par M. Thellier pour tâcher de fléchir le préfet.

(Clichés Branger-Doyé.)

Une Course interdite

LES COURSES AU BOIS DE BOULOGNE

Le Prix du Conseil Municipal

La tradition a menti : elle veut que le Grand Prix d'automne soit couru par le mauvais temps ; l'an dernier, nous fûmes trempés jusqu'aux os. Si cette année la température n'a pas été très, très agréable — il faisait un peu froid et sombre — au moins nous n'avons pas eu la fâcheuse pluie. Mais — ou je me trompe fort — nous verrons certainement les braseros à la très prochaine réouverture d'Auteuil. Inutile de dire qu'il y avait foule dimanche à Longchamp et foule très élégante : la recette du reste a été supérieure à celle de l'an dernier — 140 000 francs contre 125 000 — et le chiffre d'affaires du pari mutuel a été de 2 713 000 francs, soit 670 000 francs de plus qu'en 1902 — pour le seul prix du Conseil municipal, il s'est élevé à 854 195 francs.

◆ ◆ ◆

Lavis. (Temps couvert.)

Après le Prix du Conseil municipal.

L'entraîneur A. Lavis se rendant au boxe de La Camargo.

Lorsqu'en 1901 *La Vie au Grand Air* publia son premier numéro spécial consacré au Grand Prix, nombre de propriétaires et sportsmen voulurent bien nous donner quelques lignes d'impressions sur la grande épreuve qui allait se disputer. « Ce que je pense du Grand Prix de 1901 ? nous écrivait M. Abeille, je n'ai qu'un regret, c'est de n'avoir pas engagé une très grande jument « La Camargo ». Une compensation au moins vient d'être donnée au très sympathique propriétaire du haras de Viroflay. La Camargo, qui est issue de Childevick — un excellent étalon anglais, fils de Plaisanterie, acheté récemment un très gros prix par M. E. Veil-Picard — et de Belle et Bonne achetée dans un lot de poulinières anglaises, a gagné dimanche le second de nos Grand Prix, le Prix du Conseil municipal, dans un style impressionnant, avec une aisance très grande et malgré un énorme poids mort, battant les meilleurs de nos trois ans et trois concurrents anglais de valeur. C'est le couronnement de la carrière de cette merveilleuse bête qui avait disputé huit courses cette année pour en gagner cinq ; elle fut battue dans la coupe d'Ascot finissant sixième, First Principal était quatrième et Black Sand non placé, puis, après avoir couru victorieuse à Bade ; elle remportait récemment le Prix du Prince d'Orange sur 2400 mètres avec 57 kilos devant Retz et Maximum. Quand on vit La Camargo battue par Amer Picon, beaucoup trouvèrent étrange cette défaillance de la pouliche de M. Abeille, et, dimanche, nombreux étaient ceux qui prétendaient que ce résultat était aussi biseauté que les cartes saisies dans les cabinets particuliers des écumeurs étrangers.

Lors du défilé, La Camargo n'était, certes, pas une des moins admirées du lot français. Je ne dirai pas qu'elle était superbe de condition, ce serait faire injure à l'entraîneur et au propriétaire, certains n'aiment pas cette silhouette un peu heurtée que présente la fille de Childwick au repos ; mais quand elle marche, quelle fine aisance, quelle légèreté ! Arizona et Knicknack étaient très bien ; ils se sont du reste trouvés bien à leur place à l'arrivée, quatrième et troisième ; quant à Maximum, qui avait retrouvé son jockey habituel, G. Stern, il m'a paru un peu nerveux ; Exema et Arkinglass — sur lesquels les bruits les plus favorables couraient — pouvaient soutenir la comparaison avec les autres concurrents. Quant au lot anglais, il était réellement très bien. Black Sand très fort dans l'arrière-main, bâti en cheval de race ; First Principal, dont l'action puissante attirait les regards, et Pistol, cheval fin, galopant avec aisance. Ce Pistol qui avait peu couru en Angleterre, a joué un rôle important dans la course par le train qu'il a mené, et un train rapide, puisque malgré le terrain lourd, les 2400 mètres ont été couverts en 2 m. 34 s. 3/5.

(Temps couvert.) M. Abeille.

Avant le Prix du Conseil municipal

M. Abeille propriétaire de La Camargo s'entretenant avec un propriétaire anglais venu pour la grande épreuve.

La Camargo, à dix ans d'intervalle renouvelle la victoire de Callistrate gagnant de cette épreuve l'année de sa création. Parce que les Anglais avec Kilmarnock II, avaient l'an dernier été vainqueurs, on voulait encore le succès pour eux cette année ; Black Sand sur lequel on comptait beaucoup a fini derrière Arizona et Kinicknack, à une longueur à peine devant Exema, tandis que First Principal a pris la seconde place assez péniblement derrière La Camargo.

La vaillante jument qui portait un poids tel (62 kilos 1/2), que le handicapeur anglais se refusait à la voir à l'arrivée, a trouvé dans son jockey un excellent auxiliaire. Trois jours avant la course, M. Abeille n'avait point de jockey pour monter la fille de Childevick ; en vain s'était-il adressé à de fines cravaches anglo-américaines : Martin et autres. Il doit se féliciter aujourd'hui d'avoir fait appel au jeune Jones Childs, que nous pouvons revendiquer comme un des nôtres. N'est-il pas — s'il a fait son apprentissage chez T. Jennings junior en Angleterre — Français par sa famille : son père remporta nombre de victoires comme premier jockey de l'écurie Delamarre ; ses frères Arthur, Albert et Ch. Childs montent sur nos hippodromes.

Franc-Picard.

La Camargo à M. Abeille, jockey : Jones Childs. | First Principal à M. A. Stedall, jockey : W. Lane. | Knicknack à M. de St Alary, jockey A. Carter. | Arizona à M. de St Alary. jockey W. Pratt. | Black Sand à M. Buchanan, jockey : K. Cannon. (Temps couvert.)

L'arrivée du Prix du Conseil municipal. 100 000 fr., 2.400 m.

LA RENTRÉE DU VAINQUEUR DU PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL (100000 fr., 2400 m.).

La Camargo, pe b 4 ans 62 1/2, par Childevick et Belle-et-Bonne, propriétaire et éleveur : M. Abeille ; entraîneur, A. Lavis ; jockey, Jones Childs.

La Camargo, *petite-fille de la célèbre Plaisanterie, a battu facilement First Principal, un des champions anglais, Knicknack et Arizona, à M. de St-Alary. Derrière* La Camargo, *rentre Black Sand, champion anglais, à M. Buchanan, monté par K. Cannon, un des jockeys les plus célèbres d'Angleterre.*

Zimmerman-Bald-Jacquelin

LE grand Zim, venu en Europe avec la seule intention de se montrer aux sportsmen parisiens qui ne le connaissaient que de nom, n'a pu se remettre en machine sans se sentir saisi par le démon de la lutte. Et par deux fois, il a paru sur le ciment auquel il avait dit, il y a de cela huit ans, un adieu qu'il était en droit de croire définitif. La première fois, en tandem avec son compatriote Bald, la seconde fois, livré à ses propres forces, il s'est mesuré avec Jacquelin. Et le résultat — hélas prévu — de ces deux rencontres a été tel que tous les sportsmen regretteront qu'il ne s'en soit pas tenu à une simple exhibition.

Eddie Bald, l'ancien champion américain, qui vient de battre par deux fois Jacquelin.

ZIMMERMAN-BALD-JACQUELIN ! Le plus grand nom du cyclisme depuis que les ancêtres du « Grand Bi » se sont enfoncés dans la nuit des légendes ; son successeur au titre de champion d'Amérique qu'il détint trois fois ; le plus populaire et le plus étonnant, sinon le meilleur, des coureurs qui aient jamais défendu les couleurs françaises, quel spectacle, s'il eut été possible de réunir ces trois hommes au mieux de leur condition ! Et quoique l'on sut bien que le premier n'avait pas mis le pied sur une pédale depuis huit ans, que le second n'avait pas à son actif une place dans la saison passée en Amérique, et que le troisième, cette année, ne fut plus lui-même, tel fut le prestige de ces trois noms, qu'il suffit pour remuer les foules.

La première rencontre où le le champion français défit l'équipe formée par ses deux rivaux fut quelconque. Dans la seconde, Bald lutta nettement avec Jacquelin qui, nettement aussi, n'est plus l'homme de 1896 ou de 1901. Je préfère ne pas parler de Zim, tant me fut pénible sa présence dans cette épreuve, à moi qui avais encore plein les yeux et plein l'esprit l'envolée puissante et le style incomparable du Flying Yankee de 1894.

H. DE V.

(Cliché Chiesi).

Le match des trois champions : Zimmerman et Bald à tandem contre Jacquelin (Parc-des-Princes, 28 septembre).
Le tandem américain succomba contre le champion français.

Un Meeting de Côte

Première Journée : Château-Thierry

Les voitures sur la place de Château-Thierry, le matin de la course.

Tous les ans, c'est par une épreuve de côte d'un kilomètre que se termine la saison de courses automobiles. Cette année, nous n'avons pas manqué d'épreuves, et nous avons eu deux courses pour une ou mieux encore une pièce en deux actes au lieu d'un seul. La seconde course, celle de Gaillon, par suite d'un malentendu regrettable, dût être ajournée et cet ajournement ne fut pas sans nuire au succès. Le sport automobile s'accommode à merveille de ces épreuves en partie double et liée, dans laquelle se confirment ou s'infirment les résultats de façon définitive.

C'est à Château-Thierry que s'est disputée cette première manche et sur une nouvelle côte encore à peu près inexplorée par les moteurs. Elle a nom côte des Chesneaux, et la route escalade à pic l'une des innombrables collines raides et escarpées qui bordent la Marne.

Tout ce pays est d'une douceur de paysage exquise, et ceux qui ont lu les pages immortelles consacrées par Taine au paysage dans lequel naquit le bon Jean La Fontaine auront une idée du cadre splendide et doux dans lequel s'est déroulé ce premier acte, dont le second se joue à Gaillon sur la côte classique de Sainte-Barbe.

La côte a d'ailleurs séduit tous ceux qui l'ont essayée, et si 75 concurrents sont montés officiellement à l'assaut, plus de 300 voitures ont, en réalité, essayé leurs moteurs et leur multiplication sur ces 9 p. 100 qui resteront légendaires.

Il est, dans le bassin de la Seine, pays d'altitude moyenne et d'humbles collines, peu de rampes aussi abruptes et aussi décourageantes. La côte n'a pas une faiblesse et la moindre hésitation du moteur serait ici fatale. C'est la panne assurée.

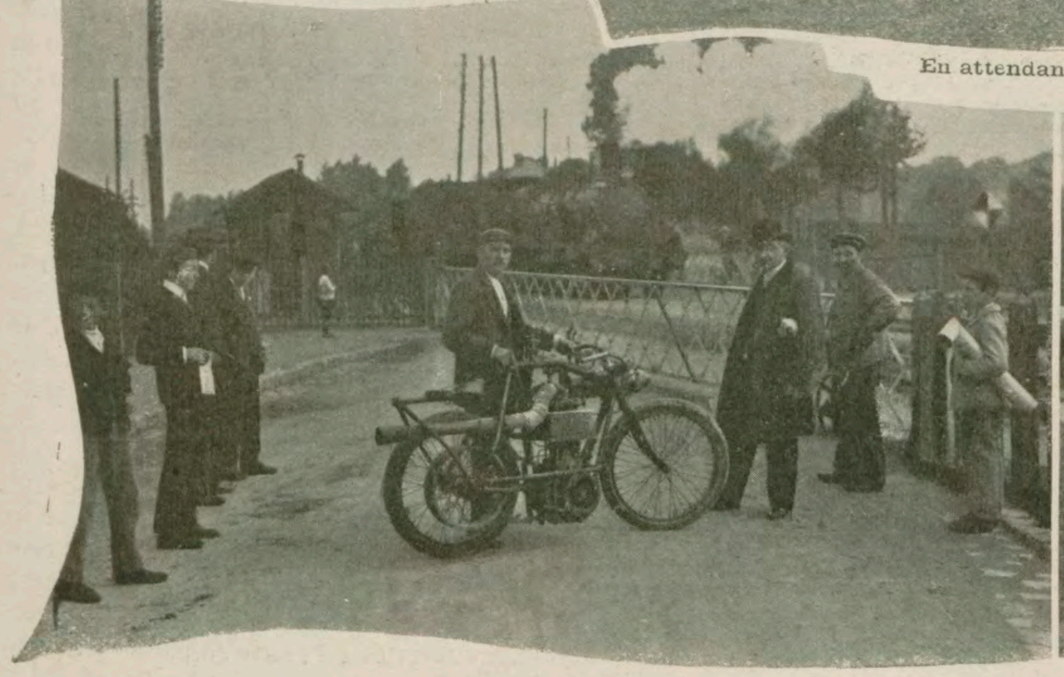
La route part de la levée même de la Marne et s'élève graduellement de 3 à 7 p. 100. C'est dans cette partie que se lancent les véhicules, et l'on comprend combien il doit être déjà difficile d'obtenir une bonne lancée sur pareil début.

Puis, lorsqu'on a passé l'octroi par où s'amorce la route nouvelle, commence la course qui a lieu sur un kilomètre, départ lancé, et de suite l'on atteint le 9 p. 100 et l'on finit par du 10 p. 100 authentique.

Si l'on joint à cela un léger virage dans lequel travaillent les différentiels, ce qui prend encore un peu de force, un fort mauvais terrain comme celui de toutes ces vieilles routes aujourd'hui abandonnées, on pourra comprendre à quel redoutable problème s'étaient attaqués nos véhicules.

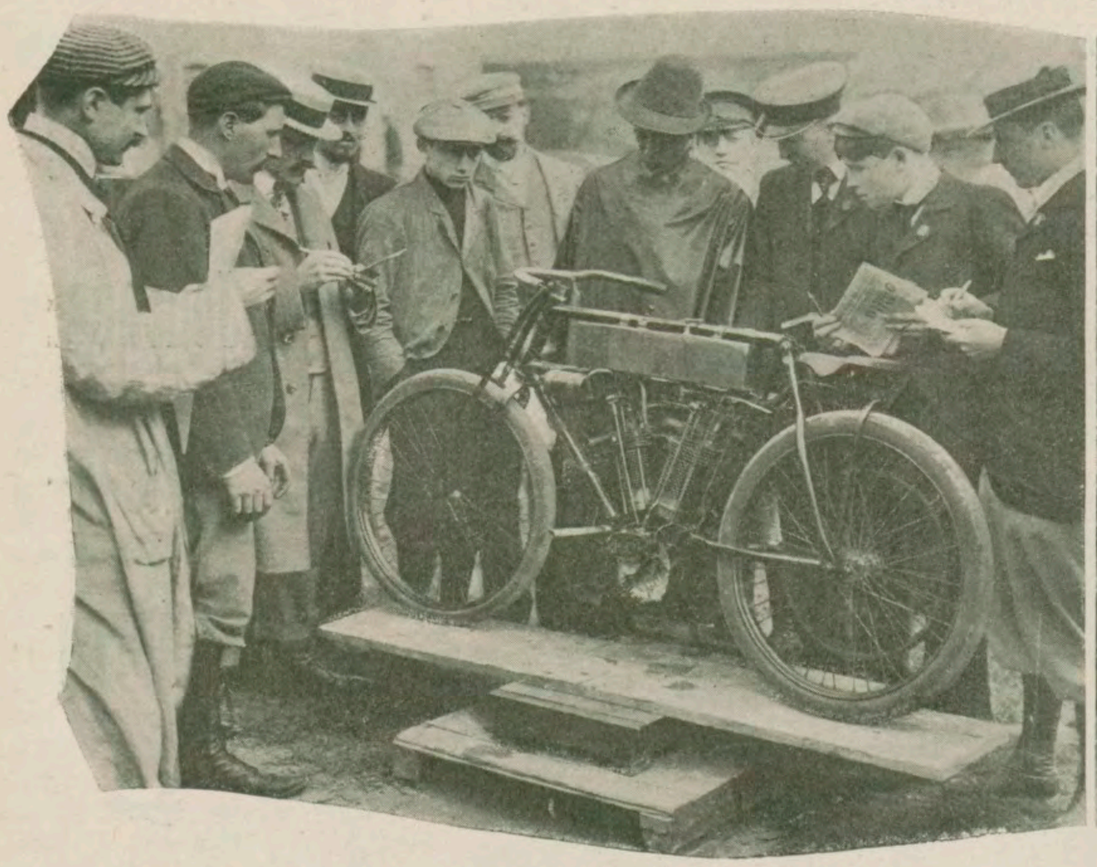
Ils en sont sortis avec une étonnante maëstria. Le vainqueur a été Gabriel qui sur sa voiture Mors, de Deauville, a grimpé cette côte terrible en 48 secondes 2/5, soit à une vitesse de plus de 74 kilomètres à l'heure et le vainqueur des voitures légères a été cette très ravissante voiture Gobron-Brillié, qui s'affirme réellement cette année comme le véhicule le plus en progrès. Ces deux voitures ont ce qu'on appelle en mécanique, une prise directe, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de pignons de vitesse interposés entre la commande du moteur et celle du différentiel. Qu'il me soit ici permis de placer quelques mots d'explication technique. Tout le monde sait que le moteur à essence ne varie guère de force. Il faut donc lui donner, sur les profils, de route qu'on est appelé à parcourir une multiplication différente, tout comme

En attendant le pesage.



Laquelle des deux est la locomotive ?
On pourrait s'y tromper.

Le président Magnaud, pour habituer son cheval à l'automobile, lui présente la voiture de Baras.



Pèsera-t-elle plus de 50 kilos ? Cruelle énigme.

Au pe age. La foule des curieux semble s'intéresser aux opérations

un cycliste qui changerait de machine. C'est ce qu'on appelle les vitesses qui sont presque toujours au nombre de quatre.

On obtient ces vitesses, en général, au moyen de deux arbres parallèles portant chacun des pignons différents. Un de ces arbres est mobile et s'appelle de ce fait le « train baladeur », l'arbre porte encore le nom de train d'engrenages. Suivant qu'on met en prise deux de ces pignons ou deux autres, on obtient des vitesses différentes, puisque leur rapport est différent, et que l'un des deux arbres tourne plus ou moins vite, suivant les cas.

Malheureusement, il est une loi mécanique inflexible et bien connue. Tout intermédiaire prend de la force, en d'autres termes, si votre moteur fait 30 chevaux sur le premier arbre, ne croyez pas qu'il en fasse encore trente au bout du second. Il s'en faut : les engrenages ont absorbé un certain nombre de chevaux, une certaine quantité de force.

On conçoit donc qu'il serait avantageux de supprimer ces engrenages lorsqu'on le peut. Et il est un cas plus particulier où l'on a besoin d'avoir une prise directe, car c'est le nom donné à ce dispositif, c'est lorsqu'on veut aller le plus vite possible, c'est-à-dire tirer du moteur le plus possible et par conséquent avoir besoin que le moins possible de force puisse se perdre en route.

Le rush final. Quelques motocyclettistes ont dû finir les derniers mètres en poussant leur machine.

Voilà pourquoi c'est généralement la quatrième vitesse des véhicules, leur grande vitesse, qui est en prise.

A ceci, vous pourrez objecter que le cas est peu intéressant et que dans une course de côte où Gabriel fait du 74 à l'heure avec un véhicule qui peut facilement dépasser 120, il importe au fond bien peu que la quatrième vitesse soit construite de telle façon, puisque ce n'est pas elle qu'on emploie, mais la seconde vitesse, par exemple, qui représente le 74 à l'heure.

Ce serait d'ailleurs une erreur que cette objection car, en l'occurrence, et c'est en cela seul qu'on voit apparaître la préparation spéciale à la course, en l'occurrence Gabriel et Rigolly, le conducteur de la Gobron-Brillié, ont en réalité monté en grande vitesse, mais ils avaient, par avance, réduit cette vitesse à ce que pouvait donner leur voiture sur un tel terrain, en en changeant les pignons de chaîne.

Ils obtenaient de la sorte un véhicule peut-être pouvant faire au maximum du 80 à l'heure, mais capable de monter à 75 cette côte, parce que le moteur rendait toute la force qu'il aurait rendue si on lui demandait du 120 ou du 130.

Or, dans la côte, à très peu d'exceptions près, et il ne pourrait s'agir que de véhicules très mal construits, le résultat est toujours donné par le quotient du poids et de la force employée aux roues. Le poids restant le même et la force employée aux roues augmentant par cet artifice, qui n'est pas d'ailleurs possible sur toutes les voitures, on conçoit que la victoire avait grande chance de revenir à ceux qui l'ont obtenue. Cette prise directe a longtemps été l'apanage exclusif du motocycle et c'est ce qui explique qu'il fut longtemps imbattable dans une course de côte en ligne droite. Cette fois encore, du reste, les motocycles se classent en tête d'une façon générale. Ce sont, en effet, les engins où le quotient de la force employée aux roues par le poids est en général le plus élevé. Le premier motocycle est le deux cylindres Buchet monté par Loste et avec lequel, en 1901, Rigal enleva la course de côte de Gaillon et la Coupe-Challenge du *Figaro*. Il aurait dû vraisemblablement être battu par Rigal, qui pilotait son engin de Deauville, un extraordinaire motocycle de plus de 20 chevaux, mais auquel deux démarrages ont fait déclaveter une roue.

Suivaient Serpollet, vainqueur la semaine précédente à Gaillon et moins heureux cette fois. Je le soupçonne d'être parti ou trop lentement ou trop vite. Dans le premier cas, il aurait perdu du temps et aurait eu le tort d'essayer de le regagner en virant. Dans le second cas, il serait encore arrivé trop vite au virage, et là ce qui est certain, il a légèrement dérapé à cet endroit et il a dû ralentir. Il est reparti et a fini très vite, mais un peu tard.

Parmi les véhicules qui se sont particulièrement bien classés, il faut enfin citer en voitures avec les Mors et Serpollet, les Brouhot, les Richard, les Gladiator, etc. En voitures légères, les Gobron, les Darracq, les Decauville, les Clément, les Locomobile. Dans les voiturettes, les Clément, les Richard.

Dans les motocycles avec Loste, la bicyclette Clément et le quadricycle de Dion-Bouton, et dans les motocyclettes, les Griffon, les Clément.

Dans la catégorie au-dessous de 30 kilog., M. Georgia Knap nous a montré un engin absolument nouveau. Sa machine munie du plus petit moteur amené à la course, 1 cheval 1/4 seulement, a gravi la terrible côte à plus de 30 kilomètres à l'heure, sans chaîne ni pédales. Dans cette machine, le moteur est une prise directe avec la roue au moyen d'un engrenage. Détail intéressant avec ce petit moteur 1 ch. 1/4, la motocyclette atteint 60 à l'heure en palier, c'est en somme, un rendement inconnu à ce jour.

GEORGES PRADE.

(Clichés Branger-Doyé)

L'arrivée au rendez-vous.

Départ d'un groupe de veneurs.

Après le rapport, les veneurs se réunissent auprès du « master of hounds ».

L'Equipage d'Arcachon

La saison des chasses à courre commence cette année plus tôt que d'ordinaire. C'est le Midi qui a donné le signal ; déjà l'équipage de Malakoff a couru le lièvre dans les landes des environs d'Arcachon, et voici que le Comte de Songeons, le Marquis de l'Aigle et le Comte de Chezelles en forêt de Compiègne, le Marquis de Chambray, en forêt d'Evreux, ont sonné leurs premiers hallalis. Bientôt va se mettre en campagne l'équipage d'Arcachon.

Les équipages de chasse à courre du Midi de la France sont assez disséminés, éloignés les uns des autres ; le gros gibier, d'autre part, n'est pas abondant dans certaines régions, mais comme le sport hippique, qui va toujours de pair avec la vénerie, est très en honneur, les sportsmen et surtout la colonie anglaise qui vient séjourner l'hiver sous le doux climat de notre Midi, y ont introduit les chasses au renard et les drags. Ce sport, un peu spécial, tient une grande place dans l'existence des grands seigneurs comme des modestes gentlemen-farmers d'outre-Manche ; c'est surtout comme exercice de cheval qu'ils l'apprécient, et comme ceux d'entre eux qui venaient villégiaturer en Béarn, et dans la région bordelaise, trouveront parmi nos compatriotes des fervents adeptes de l'équitation, chasse au renard et drags ne tarderont pas à être très en honneur. Nous avons déjà eu l'occasion de mentionner dans la *Vie au Grand Air :* les chasses de Pau. Pendant quelques années, la colonie anglaise de Cannes et de Nice avait essayé d'organiser aussi des chasses dans l'Esterel, ces pittoresques montagnes que les promeneurs de la Croisette aperçoivent se profilant par delà le golfe de Napoule. Mais après quelques prises de renards, et même de sangliers, on a dû renoncer à poursuivre ces chasses en raison de la rareté du gibier, et comme d'autre part les parcours étaient très difficiles et dangereux, on ne put organiser de drags.

A Arcachon, depuis quelques années, existe un équipage de renard, sur le modèle de celui de Pau. L'équipage est organisé à l'instar des équipages anglais de comté ; c'est une société composée de MM. James Veyrier-Montagnères, président, Henri Vergez, vice-président et maître d'équipage, Raoul Celerier, C. Habasque, A. de Vergniol, G. Lesca, J. Avril, D. Levie, H. Dupeyron, Albert Schyller, Jean Teyssonneau, Joseph Sargos et William Chabanneau. La tenue de l'équipage est : redingote rouge, cols et parements blanc-mastic, culotte blanche, bottes vernies à revers pour les maîtres et de vénerie pour les hommes. Galon de vénerie pour les hommes. Il est servi par deux hommes, Fernand Magret et Jean Guillemin.

L'équipage d'Arcachon chasse le renard deux fois par semaine, d'octobre au 15 avril, dans les forêts et les landes de la Teste, Enjou, Malakoff, Cazeau, etc. ; il se compose de 35 chiens en chasse dont 10 harniers pur sang mâles de 19 pouces et 25 bâtards anglo-gascons poitevins de petite taille. Les harniers viennent d'Angleterre, et l'on élève les bâtards au chenil de la Hume, à 8 kilomètres d'Arcachon.

Les chasses sont suivies par la colonie étrangère d'Arcachon, les officiers du 10e hussards et du 15e dragons et par de nombreux veneurs de Bordeaux et de la région ; dans sa dernière saison il a pris 70 renards sur 72 attaques.

Les renards de sac que chasse à peu près exclusivement l'équipage, grâce à la manière dont ils sont lancés et à l'avance qu'on leur donne, fournissent presque toujours des chasses dont la durée varie entre une heure et demie et trois heures — les animaux se défendent d'une façon surprenante. — Ces chasses sont très vites, aussi les membres de l'équipage montent-ils presque exclusivement des pur sang ou des irlandais très près du sang, ayant déjà chassé en Angleterre, et possédant un excellent fond et une bonne vitesse.

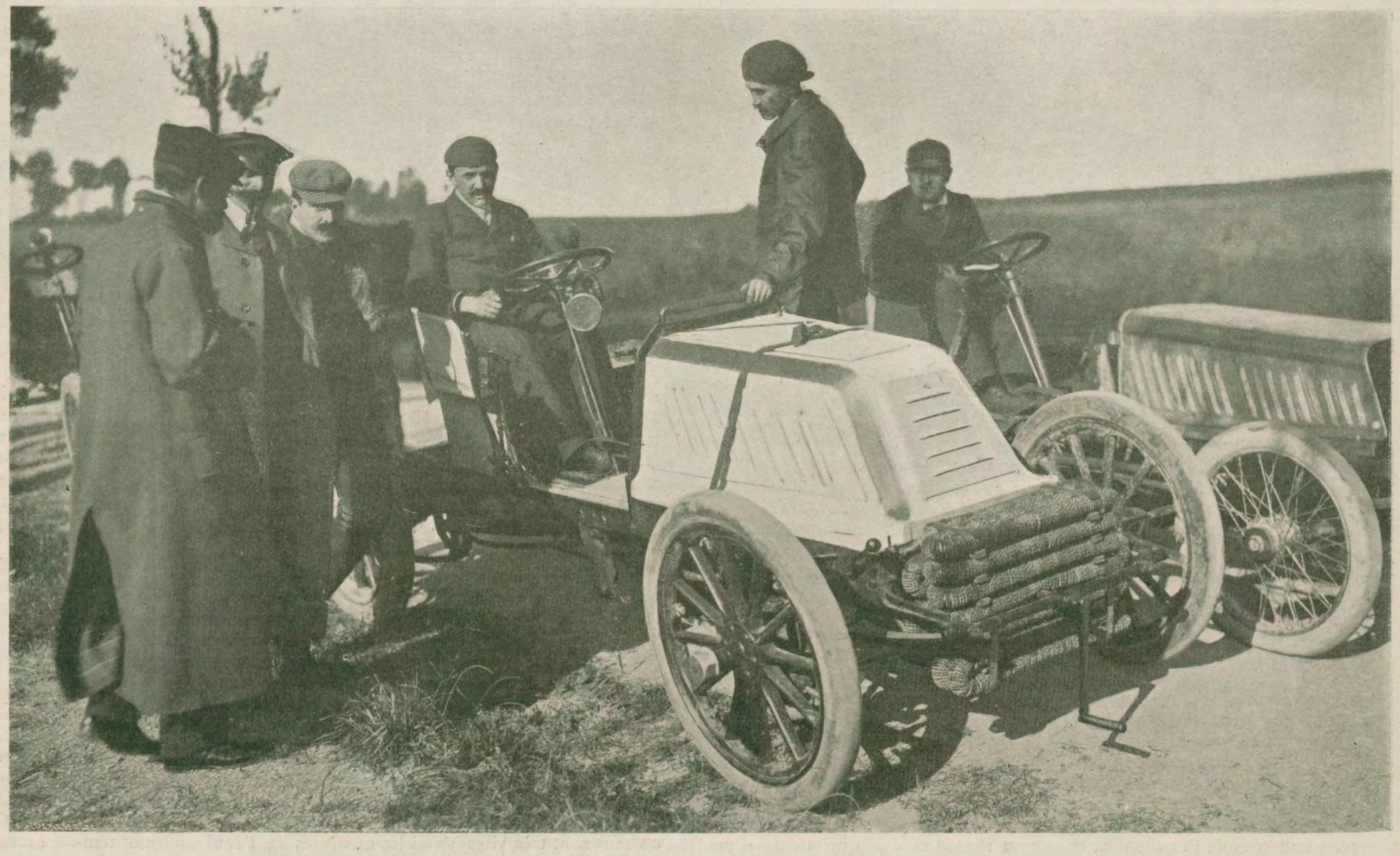
Les grandes landes et les forêts de la région qui environne Arcachon se prêtent admirablement bien à la chasse à courre, et si on pique droit et que l'on ait entre les jambes un bon sauteur de fossés et de talus, on ne quitte pas les chiens.

Ces chasses se suivent également en voiture, dans des voitures spéciales à larges roues, en landau, à cause des chemins de sable ; et il n'est pas rare de voir les cochers d'Arcachon, merveilleux conducteurs, arriver à l'hallali.

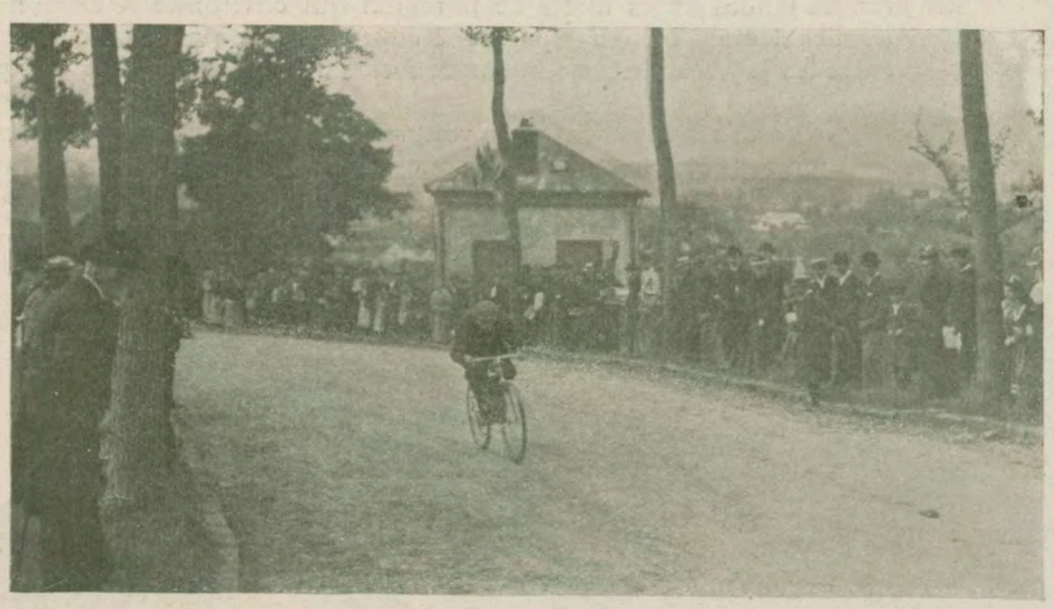
LE VIEUX VENEUR.

Le départ de l'équipage d'Arcachon pour une chasse au renard.

LE "LIVRE D'OR" DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



GABRIEL, GAGNANT DE LA COURSE DE CÔTE DE CHATEAU-THIERRY, COUVRANT LE KILOMÈTRE EN 48 S. 2/5, SOIT 74 KIL. 380 A L'HEURE, SUR SA VOITURE ***Mors***, MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin***.



DERNY, PREMIER DE LA CATÉGORIE MOTOCYCLETTES AU-DESSOUS DE 50 KIL., EN 1 M. 3 S. 1/5, SUR SON AUTOCYCLETTE ***Clément***, MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Dunlop***.

OSMONT ET BARDEAU, PREMIERS DE LA CATÉGORIE MOTOCYCLES A 2 PLACES, EN 1 M. 1 S. 1/5, SUR LEUR QUADRICYCLE ***De Dion-Bouton***, MUNI DE PNEUMATIQUES ***Michelin***.

DEMESTER, QUATRIÈME DE LA CATÉGORIE MOTOCYCLETTES (30 A 50 KIL.) SUR SA MOTOCYCLETTE ***Griffon***.

LAMBERJACK, PREMIER DE LA CATÉGORIE MOTOCYCLETTES (30 A 50 KIL.) EN 55 S. 4/5, SUR SA MOTOCYCLETTE ***Griffon***.

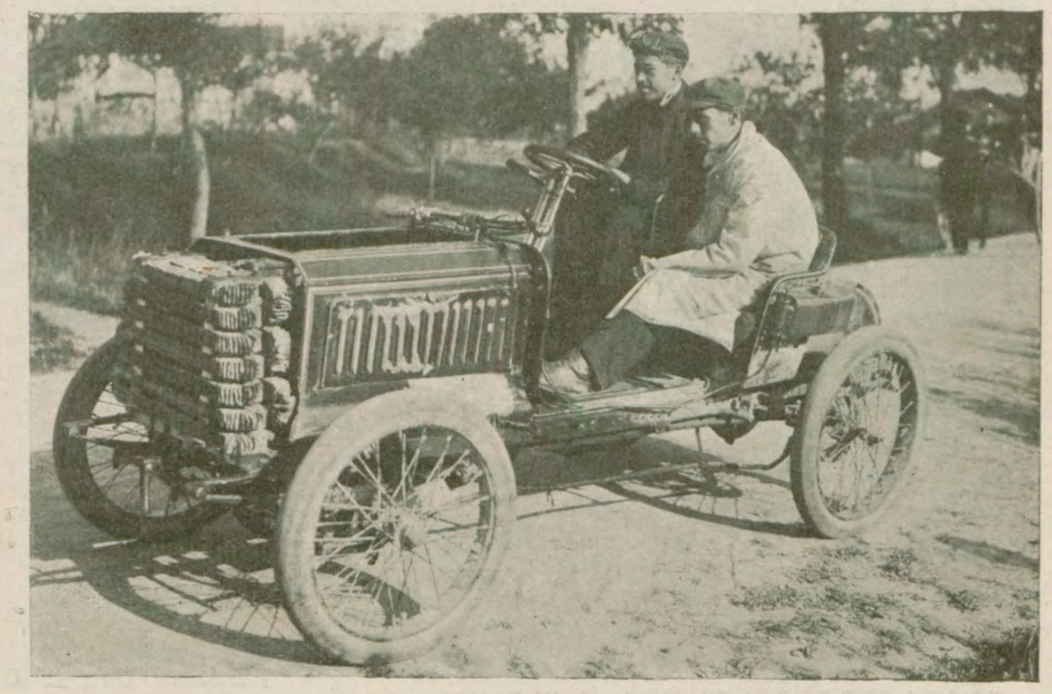
LA COURSE DE CÔTE DE CHATEAU-THIERRY. — *28 Septembre.*

LE "LIVRE D'OR" DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

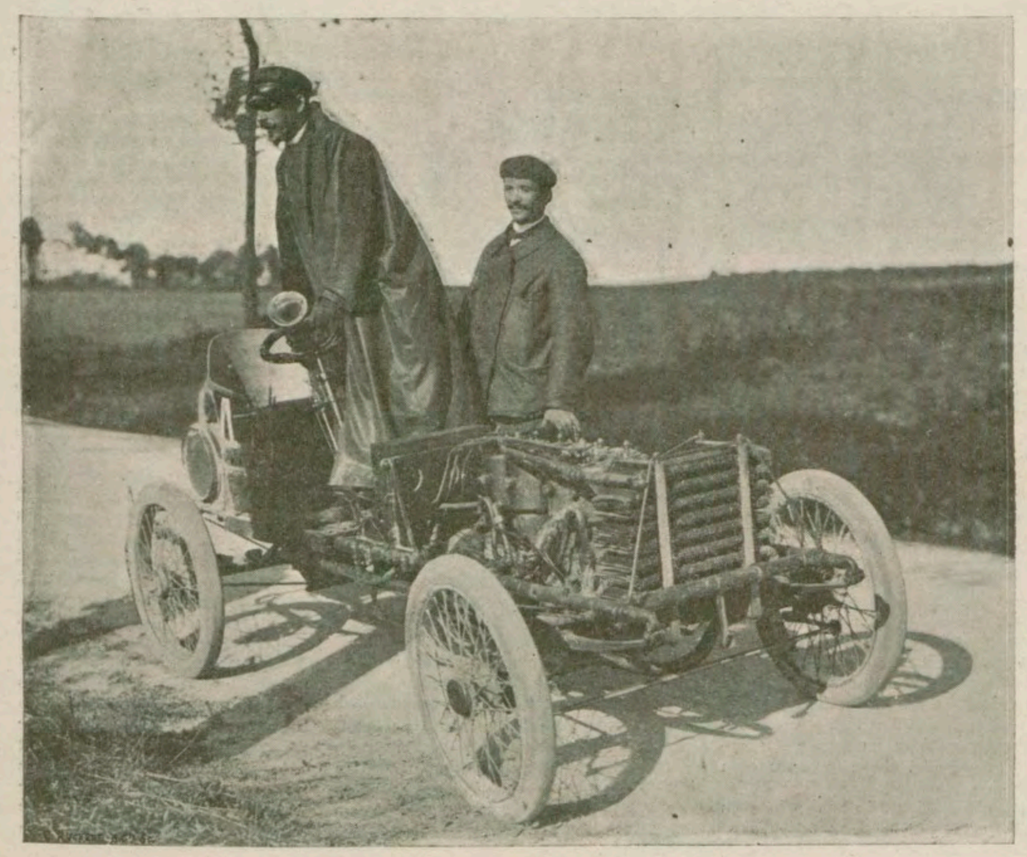
RIGOLLY, PREMIER DE LA CATÉGORIE DES VOITURES LÉGÈRES ET PREMIER DU CLASSEMENT A L'ALCCOL EN 52 S. (69 KIL. 230 A L'HEURE) SUR SA VOITURE ***Gobron-Brillié,*** MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Continental*** .

BRAZIER, SUR SA VOITURE ***Georges-Richard,*** MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin.***

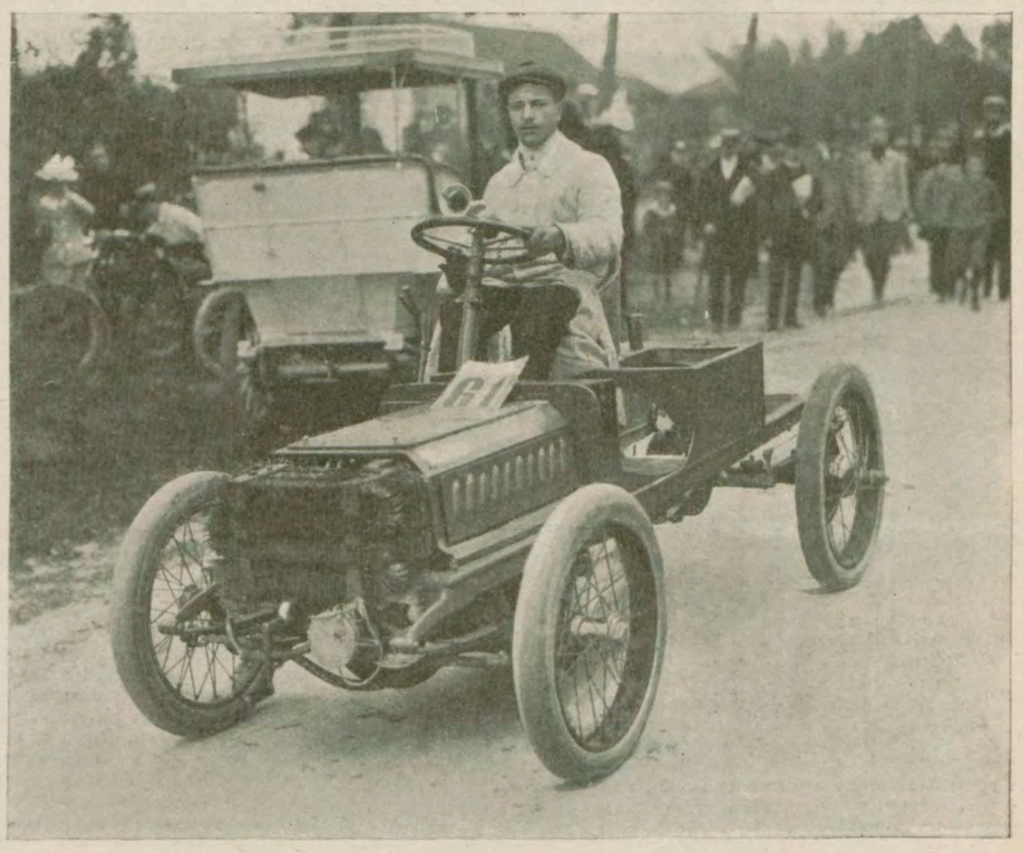
BARAS, DEUXIÈME DE LA CATÉGORIE DES VOITURES LÉGÈRES, EN 54 S. 1/5, SUR SA VOITURE ***Darracq,*** MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin***.



EDMOND, TROISIÈME DE LA CATÉGORIE DES VOITURES LÉGÈRES, EN 56 S. 3/5, SUR SA VOITURE ***Darracq,*** MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin.***



DE LA TOULOUBRE, QUATRIÈME DE LA CATÉGORIE DES VOITURES LÉGÈRES, SUR SA VOITURE ***Decauville,*** MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin.***



VONLATUM, DEUXIÈME DE LA CATÉGORIE VOITURETTES, SUR SA VOITURETTE ***Clément,*** MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Dunlop.***

LA COURSE DE COTE DE CHATEAU-THIERRY. — *28 Septembre* (Suite).

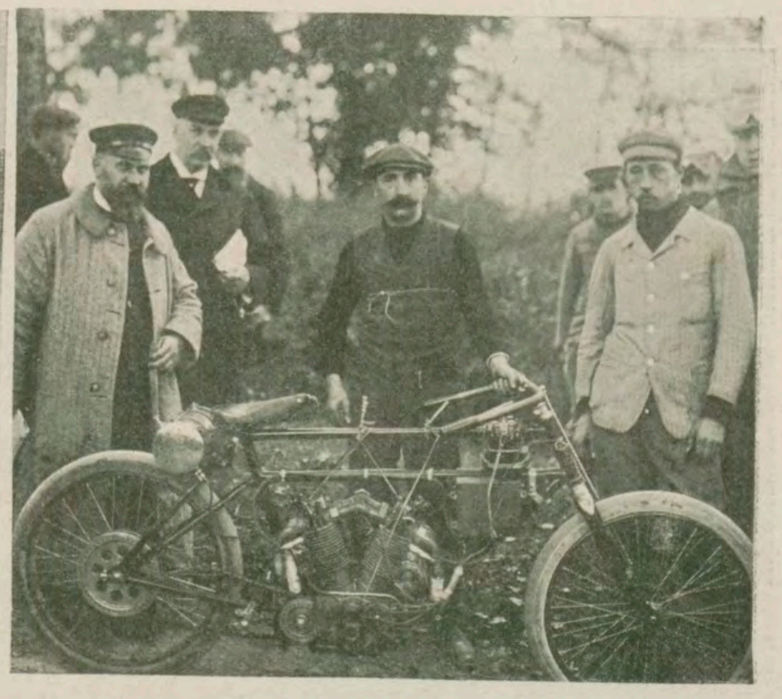
LE "LIVRE D'OR" DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

LOSTE, PREMIER DE LA CATÉGORIE DES MOTOCYCLES ET DEUXIÈME DU CLASSEMENT GÉNÉRAL EN 49 S. 1/5, SUR SON TRICYCLE ***Buchet***, MUNI DE PNEUMATIQUES ***Falconnet-Perodeaud***.

Mme JOLLIVET, SUR SA MOTOCYCLETTE ***Pécourt***, AVEC LE BOUQUET QUE VIENT DE LUI OFFRIR Mme THORAILLER.

LA MOTOCYCLETTE GËORGIA KNAPP ET Cie, DE TROYES, A MOTEUR DE 1 CH. 1/2, A PRISE DIRECTE SUR LA ROUE ARRIÈRE: A GRAVI LA CÔTE EN 1 M. 58 S. 1/5.

LA VOITURETTE A VAPEUR ***Locomobile***, DE TOURISME, A MONTÉ LA CÔTE EN 2 M. 11 S. 4/5.



HOLLEY, RECORDMAN DES MOTOCYCLES EN 48 S. 3/5, SUR SA MOTOCYCLETTE ***Clément*** A 4 CYLINDRES, MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Dunlop***.

LA COURSE DE CÔTE DE CHATEAU-THIERRY.

28 Septembre **(Suite).**

BLOC-NOTES

HIPPISME

VIOLON II, par Toujours et Victorine : propriétaire, M. E. Guyot ; jockey Ellison ; entraîneur, A. Baresse ; vainqueur du steeple-chase des trois ans.

LE STEEPLE-CHASE DES TROIS ANS A ENGHIEN. — Samedi, Auteuil ouvre ses portes ; mais déjà les trois ans ont débuté sur les grands obstacles. A Colombes d'abord, et le lendemain à Enghien. Le lot d'Enghien paraît de meilleure classe que celui de Colombes, le vainqueur surtout, Violon II, a fait preuve d'une grande supériorité sur ses concurrents. Aussi brillant sur les grands obstacles que sur les haies, le cheval de M. Guyot a été maître de la partie, du départ à l'arrivée ; sautant très sûrement il a passé le poteau en cheval en dedans de son action. Le second, Vaillant III, a à peine résisté, et de plus, a fait de nombreuses fautes.

F. P.

DIVERS

LES TROIS SPORTS. — C'est dimanche que sera disputée la course des Trois Sports, organisée par notre collaborateur G. de Lafreté. La course pédestre de 500 mètres aura lieu à neuf heures au Racing-Club ; la course à bicyclette de 10 kilomètres, à Longchamp, à dix heures et demie (rendez-vous aux Chalets du Cycle) ; la course de canoës, à trois heures, dans le bassin d'Asnières (arrivée devant le Rowing-Club). Les engagements et les prix sont très nombreux.

UNE PROMOTION. — Viennent d'être nommés, à l'occasion du Circuit du Nord, chevaliers du Mérite agricole, MM. Bardon, Boutheroüe, dit Desmarais, Chenard, Krebs, Lecœur, Maréchal, Périssé, Louis Renaud, Serpollet, Werner, constructeurs, Abel Ballif, président du T. C. F., Horace Huet, chronomètreur officiel et notre confrère Henri Desgrange.

BILLARD

Faits de septembre

Dans les Académies :

— Académie Grasset : pendant la première quinzaine de Septembre, Suttow a fort bien joué et, favorablement handicapé, a gagné beaucoup de parties à Cure. Puis, celui-ci s'est repris et pendant dix jours a joué comme jamais, à ma connaissance, un professeur ne l'avait fait. Il a terminé huit parties consécutives de 200 au cadre en 15 coups de queue ce qui fait une moyenne de plus de 50. Deux parties n'ont exigé que deux reprises, ayant été terminées l'une par une série de 182, l'autre par une série de 176 ; enfin, une partie en 200 a été faite en un seul coup de queue. Qui pourra battre notre jeune champion au prochain tournoi de la Cie Brunswick s'il parvient à maintenir cette forme ?

— Académie du Grand Café : Fournil et Barutel ont lutté tout le mois, faisant en moyenne deux parties de 200 au cadre chaque jour. Barutel recevant 60 points en 200 de Fournil, s'est généralement bien défendu. Il y a quelques jours, Fournil a débuté par une série de 184, exécutée avec l'admirable délicatesse et l'infinie précision qui rendent son jeu si plaisant.

L'Académie du Grand Café s'est renforcée encore le premier Octobre par l'arrivée du crack espagnol, Maron. Nul doute que le retour de ce joueur si méritant et si sympathique ne soit accueilli avec joie par tous les fervents du billard.

— Académie de l'Olympia : celle ci a été plutôt terne pendant tout le mois ; toutes les parties au cadre se sont réduites à de véritables walk-over de Schaefer, auquel n'était opposé aucun professeur de classe. Quel que soit le brio de son jeu, il n'est pas très interessant de le voir jouer presque seul, d'autant plus qu'il n'est pas enclin à se donner beaucoup de peine quand son adversaire ne le talonne pas. On parle d'une fusion entre l'Académie naissante du Café de Suède, désorganisée par le départ de quelques-uns de ses joueurs, et l'Académie Vignaux. Celle-ci, dit-on, continuerait à jouer l'après-midi au passage des Panoramas et le soir se transporterait au Suède. Cette combinaison semblerait favorable aux deux équipes.

Ce qu'il faut surtout signaler dans tous les milieux de professionnels c'est l'abus toujours plus excessif de la partie par la rouge.

COUNT REDDEER.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Du Poids des Voitures.

Autant par sa position géographique au centre de la France et de toutes ses grandes voies, qu'en raison de la véritable ceinture de villes d'eaux qui l'entoure, Clermont-Ferrand, la patrie de *Bibendum* est visitée pendant toute la belle saison par d'innombrables automobilistes.

Bien peu y passent sans venir rendre visite au *bonhomme Michelin*. Ceux-ci viennent chercher des objets réparés qui attendaient leur passage ; ceux-là en laissent au contraire ; d'autres tiennent à montrer des pneus qui ont fait un nombre incalculable de kilomètres ; beaucoup désirent simplement solliciter un conseil qu'on est toujours particulièrement heureux de leur donner.

C'est dire que nous voyons, pendant toute la belle saison, passer à notre usine tous les types de voitures qui roulent peu ou prou. Et comme notre curiosité naturelle nous porte à tout connaître lorsqu'il s'agit de nos pneus, nous sollicitons pour chaque nouveau type, ou chaque nouvelle variété d'un même type, l'autorisation, qui ne nous est jamais refusée d'ailleurs, de peser la voiture.

Or, savez-vous, chauffeurs, quel est le résultat de nos études sur ce point spécial ? C'est que sur chaque série de vingt voitures pesées il y en a dix-sept — soit très exactement 85 p. 100 — qui présentent un fort excédent de poids, comparativement à la charge maximum que devraient supporter les pneumatiques employés.

Si l'on veut bien y réfléchir, cela n'a rien de surprenant.

Qu'ont demandé les chauffeurs dans le principe ? Avoir une voiture qui marche. Au début, on n'a donc pas regardé de si près quant au confortable, à la suspension, à la carrosserie, etc. On ne connaissait ni espérait le 136 à l'heure à cette époque. Mais, dès que les types ont été fixés, que l'on a été certain de trouver chez tel constructeur la voiture rêvée, on a voulu plus. Certain d'atteindre le but, on a voulu l'atteindre vite, très vite, et il a fallu des moteurs et des organes plus lourds et plus puissants.

Allant plus vite, on s'est aperçu que la route était plus mauvaise et on a voulu une carrosserie plus confortable, et par conséquent plus lourde aussi. Confiant dans sa voiture, on a voulu voyager par tous les temps : contre le soleil ou la pluie on a dressé un dais ; contre le vent et la poussière une glace. Bien plus, comme on pouvait et voulait faire de très longs voyages, il a fallu que la voiture puisse servir à la fois de wagon et de fourgon, et pour cela, on a fait du léger dais une véritable et solide impériale sur laquelle, bien entendu, on a ins allé des malles, des accessoires, des rechanges, etc., un vrai mobilier, en un mot.

Et c'est ainsi que nous avons vu peser, ces jours derniers encore, des voitures donnant à l'arrière et en charge 1 080 et jusqu'à 1 180 kilogrammes, alors que le type de pneus de 90 millimètres qui garnissait les roues d'arrière peut supporter au maximum 900 kilogrammes par essieu.

(A suivre.)

MICHELIN ET Cie.

LES NOUVEAUX MAGASINS DU ROYAL HOUSE, PLACE DE LA BOURSE ET RUE RÉAUMUR

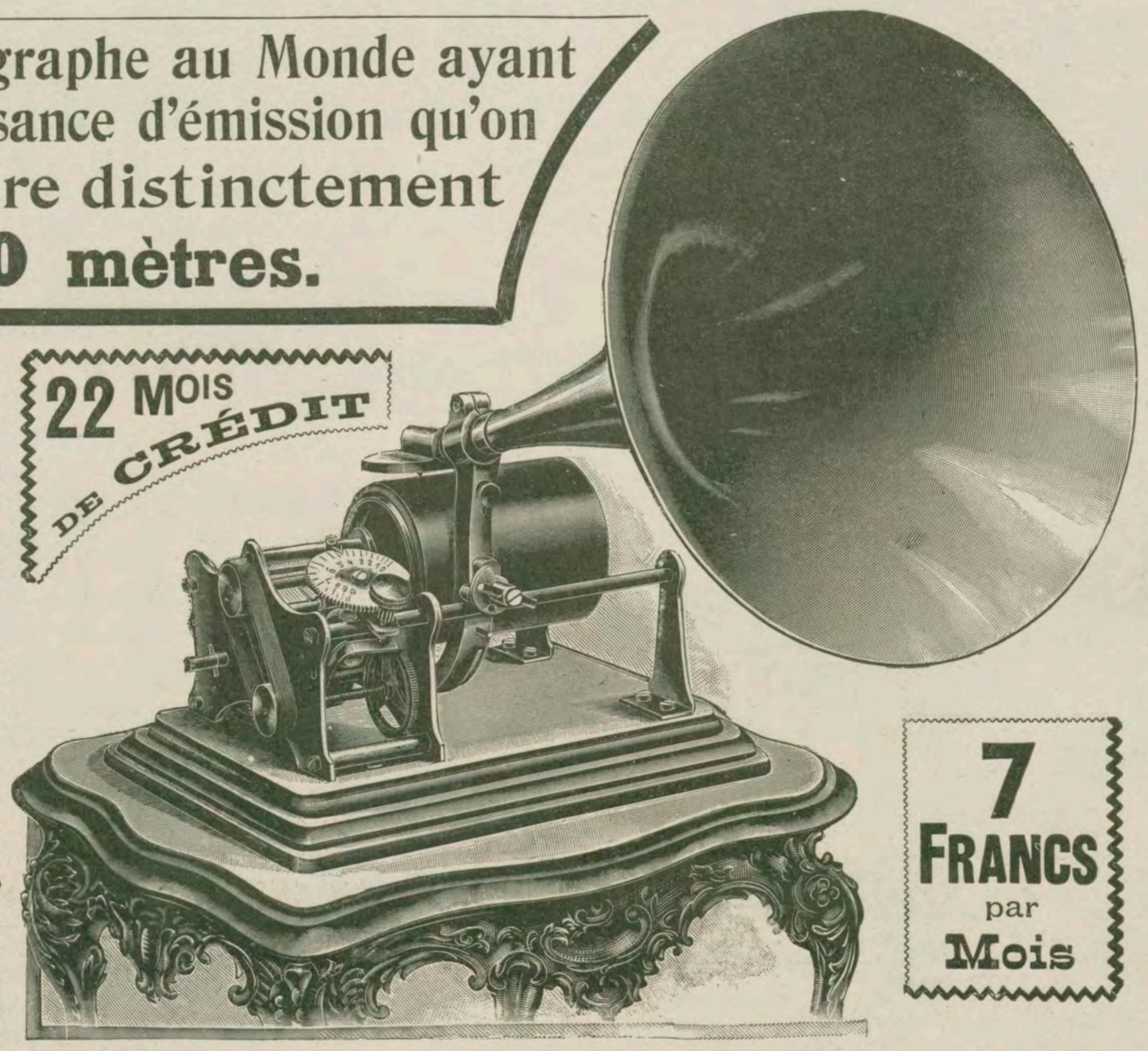
"LE PHÉNIX"

PERFECTIONNÉ

Grand Phonographe pour Gros Cylindres

Modèle 1903 — *Nouveau*

Seul Phonographe au Monde ayant une telle puissance d'émission qu'on peut l'entendre distinctement à 500 mètres.



22 MOIS DE CRÉDIT

Afin de prouver la réelle perfection du PHÉNIX, nous offrons de l'expédier à l'examen pour trois jours, tous les frais à notre charge.

Le **PHÉNIX** *est un appareil scientifique de précision,* que nous vendons avec la plus absolue confiance, puisque nous le livrons avec un crédit de

Vingt-deux mois

pour le prix inouï de **154 FRANCS**, payables:

7 FRANCS PAR MOIS

23 Centimes par Jour

Ces prix et ces conditions sont inouïs et n'ont jamais été offerts.

Le premier versement mensuel n'aura lieu qu'après avoir reçu et essayé l'appareil.

7 FRANCS par Mois

Inouï Fantastique Sensationnel

Avec le **"PHÉNIX"** perfectionné, modèle 1903, la voix humaine est reproduite deux fois plus forte qu'elle ne l'est en réalité; un chanteur, ayant enregistré une romance à mi-voix, sera émerveillé de l'entendre reproduite avec le son de sa voix, augmenté du double de sa force, tout en conservant **le ton naturel.**

Il n'existe rien d'aussi merveilleux dans le Monde, les gens prévenus ou sceptiques seront en extase devant cette invention fantastique!

Ce n'est plus un **Phonographe** qui parle, qui chante, qui rit, qui joue de la musique — c'est **la réalité** embellie, c'est une voix quelconque qui paraît **idéale!!**

Le génial inventeur du **"PHÉNIX" perfectionné** modèle 1903, a constaté que son œuvre était au point, en essayant des auditions à longue distance.

Sans débourser un centime, vous recevrez chez vous, franco de port et d'emballage le

PHÉNIX

Accompagné des Accessoires suivants:

1° **VINGT GROS CYLINDRES ARTISTIQUES** enregistrés par des artistes célèbres. (Valeur 100 francs.)
2° **UN DIAPHRAGME REPRODUCTEUR.**
3° **UN DIAPHRAGME ENREGISTREUR.**
4° **UN GRAND PAVILLON** en aluminium.
5° **UN SPLENDIDE COFFRET** verni, pour renfermer l'appareil.
6° **UNE INSTRUCTION DÉTAILLÉE.**

LA PLUS GRANDE DÉCOUVERTE DU SIÈCLE!!!

UN PHONOGRAPHE DÉPASSANT L'ILLUSION!!

Création Fantastique

Le **"PHÉNIX"** modèle 1903, est **une stupéfiante machine parlante,** aussi, tous les Amateurs de Phonographie, voudront-ils posséder cet appareil magique, qui leur procurera des satisfactions célestes.

Les progrès réalisés par la création du **"PHÉNIX"** sur tous les modèles lancés dans le commerce, jusqu'à ce jour, peuvent être comparés à ceux de l'éclairage :

Le **"PHÉNIX"** c'est la lumière électrique, tandis que les anciens Phonographes sont comparables aux chandelles, avec lesquelles nos ancêtres s'éclairaient!!

Ce merveilleux Phonographe, emploie des gros cylindres qu'on peut entendre à **500 mètres** avec une netteté, telle, qu'il est impossible d'apprécier la différence entre le fort Ténor de l'Opéra chantant dans le **"PHÉNIX"** et le même chanteur, chantant à **l'Opéra :**

l'illusion est complète!

L'intensité des sons du **"PHÉNIX"** est à ce point considérable, qu'on l'entend distinctement, en plein air, **à plus de 500 mètres,** et que, malgré cela, on peut l'écouter dans une chambre, sans fatiguer l'oreille, grâce au suprême perfectionnement de son ingénieux mécanisme, **qui adoucit les sons, en proportion de l'espace :**

Le ton naturel est absolu!

Le **"PHÉNIX"** modèle 1903, dépasse en beauté, perfection et ravissement, tout ce que l'imagination la plus féconde, peut enfanter; c'est, en un mot, la

Machine magique.

Les grands Phonographes vendus dans le Commerce, 500, 600 et 700 fr., n'atteignent pas **la perfection absolue du "PHÉNIX"** et, cependant, nous pouvons offrir ce merveilleux modèle, au prix absolument réduit de **154** fr. tout en accordant **une prime exceptionnelle de Cent francs,** et payables,

7 francs PAR MOIS

Ces conditions sont uniques au Monde, et nous sommes persuadés que toutes les personnes passionnées pour les merveilles scientifiques se hâteront de nous envoyer leur souscription avec d'autant plus de rapidité, que ce chef-d'œuvre vaudra plusieurs centaines de francs, lorsque la fabrication sera épuisée.

Les gros cylindres employés avec le "PHÉNIX" perfectionné sont 6 fois plus sonores, réels et naturels que les petits cylindres vendus dans le Commerce, **et n'ont pas l'inconvénient d'être nasillards et faux.**

Les gros cylindres seront offerts aux Souscripteurs du **"PHÉNIX"** *avec une Réduction de* **50 %.**

Le **PHÉNIX** est l'unique phonographe avec lequel on puisse impressionner soi-même des cylindres vierges, et les écouter avec la même mesure.

Un inventeur nous a cédé un cadran de vitesses, qui permet de régler mathématiquement la vitesse, de telle sorte qu'une chanson chantée dans le Phonographe avec la vitesse 4, 5 ou 6, pourra être écoutée dans le même ton!

Le mécanisme du PHÉNIX est absolument silencieux

LISTE DES 20 GROS CYLINDRES

enregistrés par des Artistes célèbres et offerts en

Prime Gratuite aux Souscripteurs du Phénix

Valeur réelle : 100 francs.

1° **QUATUOR DE TROMPES DE CHASSE.**
2° **LES OISEAUX ET LES ROSES** (Flûte), solo exécuté par M. FONTBONNE, de la *Garde Républicaine.*
3° **TROMPETTE-POLKA** (Piston), solo exécuté par M. JOSEPH, de la *Garde Républicaine.*
4° Le trio de **GUILLAUME TELL,** par trois chanteurs de l'Opéra.
5° Orchestre : **LA VIE PARISIENNE** (Quadrille).
6° — **SANTIAGO.**
7° — **MICHEL STROGOFF.**
8° — **LES PETITS PIERROTS.**
Ces 4 morceaux (5, 6, 7 et 8) exécutés par des Artistes de la *Garde Républicaine* et des Grands Concerts de Paris.
9° Chansonnette comique : **QUAND ON A TRAVAILLÉ!** Scène comique par CHARLUS avec orchestre.
10° **FAUST** (Entrée) *Salut! O mon dernier matin!* Grand air chanté par M. G., de l'Opéra.
11° **FAUST** (Cavatine), chantée par M. G., de l'Opéra.
12° Grand Air du **TROUVÈRE,** chanté par M. GAUTIER (Opéra).
13° **BÉBÉ A L'ÉGLISE.**
14° **L'ÉTOILE D'AMOUR.**
15° **JUANITA.**
16° **DITES-MOI SI VOUS AVEZ UN CŒUR!** Ces quatre ravissantes mélodies (13, 14, 15 et 16) chantées par MERCADIER.
17° **BÉNÉDICTION des POIGNARDS,** chantée par AUMONIER.
18° **LA MANOLA,** de BOURGEOIS, chantée par Mlle BOYER.
19° **LA DERNIÈRE CAROTTE,** créée et dite par POLIN.
20° **L'AUTO DU COLON,** créé et chanté par POLIN.

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

N° 12

A Monsieur G. MALEVILLE, Éditeur à *Libourne.*

Veuillez m'expédier le nouveau Phonographe **"PHÉNIX" Modèle 1903 perfectionné,** *avec les accessoires et les vingt gros cylindres artistiques, du prix de* **154 Francs,** *que je m'engage à vous régler par* ***paiements mensuels de 7 Francs*** *jusqu'à complète liquidation.*

A ..... *le* ..... *190* .

Nom et Prénoms ..... SIGNATURE :

Profession .....

Domicile .....

Département .....

En gare de .....

Prière d'adresser ce Bulletin, après l'avoir rempli, à **M. G. MALEVILLE,** Éditeur, à **Libourne** (Gironde).

Le Gérant : G. Jarrige.

Corbeil. — Imprimerie Ed. Crété.